航空ファン

KOKU-FAN

$3.50

WIDE COLOUR

2

特集
イギリス空軍基地の翼
F-4G 電子戦機
写真集 特攻出撃

FEBRUARY 1979



ネリス空軍基地の翼
WINGS OVER NELLIS AFB



(Photo by F.B.Mormillo)

ネリス空軍基地で行なわれた"レッド・フラッグ演習79-1"に参加した、英空軍ブラッケン基地の第17スコードロン所属のジャガー。

A Jaguar of RAF 17 Squadron (Bruggen, UK) during the "Red Flag Exercise #79-1" held at Nellis AFB in November 1978

(Photo by F.B.Mormillo)



(Photo by F.B. Mormillo)

このページも「レッド・フラッグ演習79-1」に参加の英空軍機で、ホーニントン基地の第208スコードロン所属のバッカニアS. MK. 2。左主翼下面にはALQ-101ジャミングポッドを装備している。

A Buccaneer S. Mk 2 of 208 Squadron (RAF Honington, UK) during the "Red Flag Exercise #79-1" at Nellis AFB. At the port wing station is the ALQ-101 jamming pod.



(Photo by F.B. Mormillo)





(Photo by F.B.Mormillo)

（上）レッド・フラッグ演習に参加した，ニューメキシコ州ホロマン基地の第49戦術戦闘航空団所属のF-15B。

（下）ネリス基地の第57戦術訓練航空団，第433戦技飛行隊所属のF-15A。

(Above) A McDonnell Douglas F-15B of the 49th TFW during the "Red Flag Exercise" held at Nellis AFB.

(Below) An F-15A fighter of the 433rd air combat training squadron, 57th TFW.

(Photo by F.B.Mormillo)





(Photo by F.B.Mormillo)



このページは空戦訓練で仮想敵機となる、第57戦術訓練連隊所属のF-5Eで、各種色彩の異なるカモフラージュを施している。上はタンとグリーンによる新塗装を施したF-5E。

(Photo by F.B.Mormillo)



(Above) F-5Es of the 57th TTW in different camouflage schemes are used as "enemy" fighters for air combat training. Shown here is the F-5E with the later color scheme of tan and green.

(Photo by F.B.Mormillo)





(Photo by F.B.Mormillo)

このページは第57戦術訓練航空団に所属しているA-10A。ここではA-10のカモフラージュ塗装の研究も行なわれており写真のような各種の塗装が施されている。これは欧州に派遣されるA-10に最も効果的な塗装をするためと思われる。

A Trio of the 57th FWW in various camouflage patterns. The USAF is experimenting with the A-10A to project effective color scheme since the Thunderbolt II is based in Europe.



(Photo by F.B.Mormillo)





(Photo by F.B.Mormillo)

初飛行した
マクダネル・ダグラス AV-8B





去る11月9日、セントルイスのマクダネル・ダグラス社で、米海兵隊の最新鋭軽攻撃機AV-8Bの初飛行した。初飛行は高度150フィートでの7分間のホバリングだったが、その後前方飛行がおこなわれ、一定の評価がされたあと、現在製造が進められている2号機とともにパタクセントリバー海軍基地のテストセンターへ飛行し、種々のテストがおこなわれる。

The first machine of the McDonnell Douglas AV-8B made its first flight November 9 at MDC's St. Louis plant. The newest US Marine Corps' V/STOL strike fighter made seven minute hovering at an altitude of 150 feet.


MARINES





アメリカ空軍機アルバム USAF AIRCRAFT ALBUM

(Photo by R.P. Morrison)





(Photo by F.R.Mormillo)





(Photo by R.P.Morrison)

前ページとこのページはジョージ空軍基地の第35戦術戦闘航空団所属のF-4Gワイルド・ウィーズル機。同機はF-105Gの後継機としてF-4Eを基に改造されたもので、現在はこの"部隊"の装備部隊になっている。写真はいずれも10月に行なわれた同基地のオープンハウスに撮影されたもの。

This and preceding pages show the F-4G "Wild Weasel" electronic warfare aircraft of 35th TFW based at George AFB, Calif. Developed from the F-4E, the F-4G is a replacement for the F-105G in the ECM role. Photos were taken during an "open house" of the George AFB where the only F-4G "Wild Weasel" unit is based.

(Photo by R.P.Morrison)





(Photo by R.P.Morrison)



(Photo by R.P.Morrison)



(Photo by R.P.Morrison)

上と中は去る9月30日に行なわれたマーチ空軍基地のオープン・ハウスに展示された第9戦略偵察航空団，第99戦略偵察飛行隊所属のU-2R。

下は同じくマーチ基地のオープン・ハウスに展示された第9戦略偵察航空団，第1戦略偵察飛行隊所属のSR-71A。垂直尾翼にはスカンクの絵が描かれている。

Above and middle: The Lockheed U-2R of the 99th SRS, the 9th SRW on display during the September 30, 1985 "open house" at March AFB.

Below: A Lockheed SR-71A of the 1st SRS, 9th SRW at March AFB. Note the tail marking of the skunk.



Photo by R.P.Morrison



(Photo by R.P.Morrison)

上：去る10月22日に行なわれたショー空軍基地のオープンハウスに展示された，F-16の複座練習機F-16B。機体にはF-16用の制式塗装が施されている。

The General Dynamics F-16B two seat pilot trainer during the Oct. 22, 1983 open house at Shaw AFB. The official F-16 fighter color scheme is presented on this machine.



イスラエル空軍の翼―②



(Photo by Israel)

IAIクフィル戦闘／攻撃機

1969年からイスラエルが独自に開発を進めて1976年4月に発表したクフィルは，機体はフランスのミラージュ5を基にしており，エンジンはアメリカ製のJ79を装備している。これをさらに発達させたのがクフィルC2で，外形的には主翼のドッグツース，機首のストレーキ，空気取入口上部のカナード翼が特徴になっている。写真左ページ上がクフィル，その下はクフィルC2

(Photo by Israel)





(Photo by Israir)

WINGS OF THE ISRAEL AIR FORCE (2)

(1) Kfir strike fighter

Based on the Mirage 5 airframe, development of the Kfir (Lion cub) began in 1969 and the existence of this multi-role fighter was first announced in April 1975. The engine is the General Electric J79 turbojet. (below left page)

The Kfir C 2 is an advanced version of the Kfir, featured with the canard wings [illegible] wing leading-edge and the strake in the forward fuselage.





(Photo by Israir)





↑コロンビア空軍で使用しているT-33A。同空軍では練習機としてT-33を10機装備しており、他にT-34、T-37なども使用している。
←スイスのFAA社が、同国軍の戦術戦闘攻撃機として開発した、P-16の原型機。
↓チリ空軍が使用しているT-37B。同空軍では20機を装備している。

(Above) The Lockheed T-33, ten machines of which are in service with the Colombian Air Force.
(Middle) The prototype of the P-16 strike fighter developed by FFA for the Swiss Air Force.
(Below) The A/T-37B, 30 machines of which are in service with the Chilean Air Force.



ノースロップYF-17A



(Photo by F.B.Mormille)

△F-18開発用の原型機として使用されたYF-17A。現在はポイントマグー海軍基地の第4実験開発飛行隊で使用されている。

▽去る11月18日、マクダネル・ダグラスF-18ホーネットが、同社セントルイス工場で約1時間の初飛行を行なった。

Above: Northrop YF-17A, used for development of the F/A-18 Hornet strike fighter, is currently with the 4th Air Proving squadron at NAS Point Mugu.

Below: McDonnell Douglas F/A-18 Hornet at its first flight on November 18, 1978 at MDC's St. Louis plant.

初飛行したF-18ホーネット



米空軍の電子戦機
F-4G"ワイルド・ウィーズル"
USAF's New ECM Aircraft...... F-4G "WILD WEASEL"

(USAF Photo)



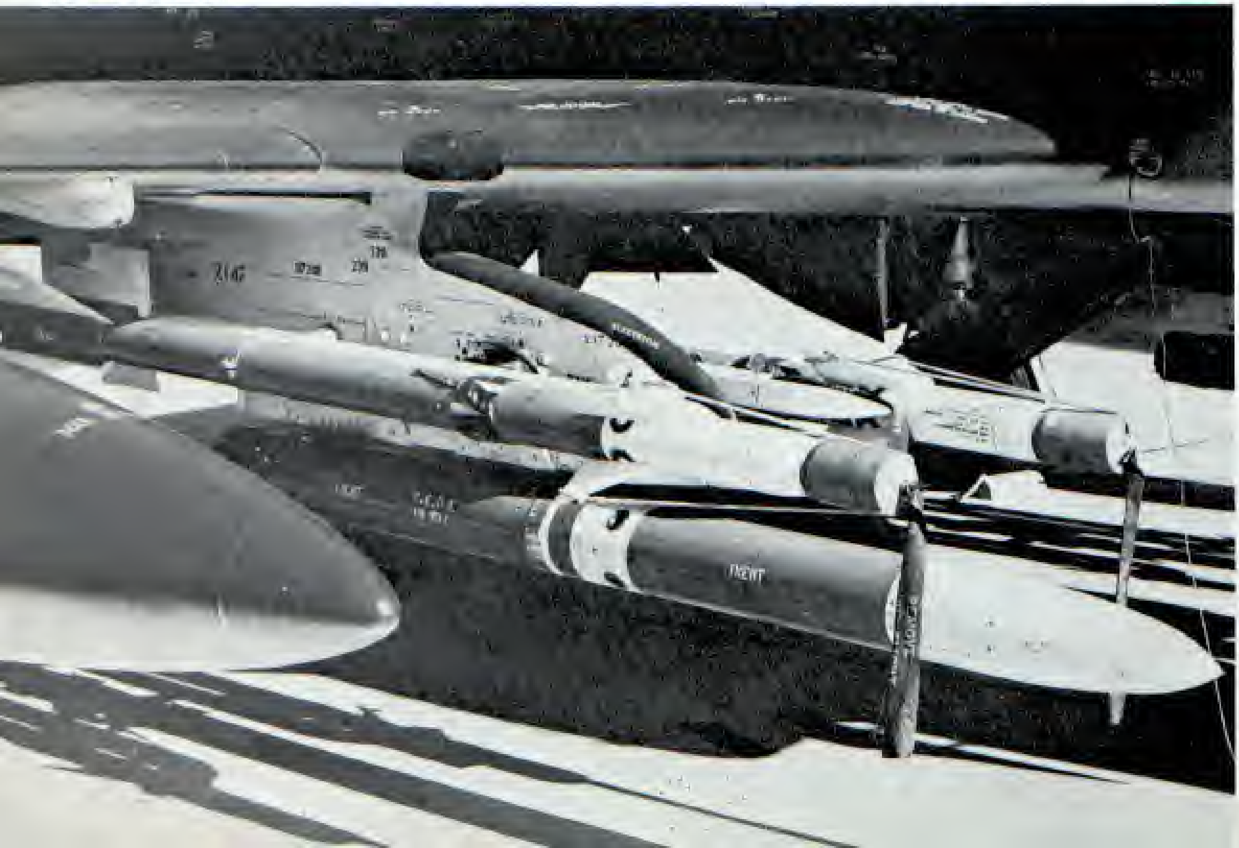


△ジョージ空軍基地の第35戦術戦闘連隊に配備されているF-4G

▽F-4Gの主翼下面に装備されたサイドワインダーAAMとシュライクAGM。

(Above) An F-4G Wild Weasel aircraft of the 35th TFW at George AFB, Calif.
(Below) A close view of the F-4G's external weapons including the Sidewinder AAMs and the Shrike AGM.

(Photo by R.P. Morrison)





(Photo by R.P. Morrison)

アメリカ空軍がF-105, F-4Cにつづいて試作した, 対SAM電子戦用機F-4Gアドバンスド・ワイルド・ウィーズルは, F-4Eを改造してAPR-38電子装備をしたもので, 米空軍では1975年から76年にかけて飛行テストを行ない, 生産型の1号機は1978年4月末にジョージ空軍基地の第35戦術戦闘連隊に引き渡された。また同年6月までに8機のF-4Gが完成, ここ数ヵ年で116機が生産されることになっている。

The latest in the line of US Air Force's electronic warfare aircraft, following the F-105 and F-4C Wild Weasels, the F-4G Wild Weasel production aircraft has entered service with the first machine delivered in April, 1978. TAC's 35th Tactical Fighter Wing at George AFB, Calif. was the first to receive the F-4G, which was developed from the F-4E with installation of the sophisticated AN/APR-38 avionics system. USAF plans to procure total 116 F-4G Wild Weasels over the next several years and eight aircraft have been completed by the end of June, 1978.
Mission for the Wild Weasel aircraft is to detect, identyfy, locate, suppress and/or destroy enemy electro-magnetic emitters such as the surface-to-air missile rader.

(Photo by R.P. Morrison)

F-4Gでは, F-4Eでの機首下バルカン砲収納部にはアンテナが装備されている。前部胴体下に装備されたALQ-119ECMポッド

(Right) The nose of the F-4G which houses antennas in place of the Vulcan cannon of the F-4E.
(Below) The ALQ-119 ECM pod attached to the forward fuselage station of the F-4G.

(Photo by R.P. Morrison)







エドワーズ空軍基地の空軍テストセンターで，飛行テストに使用されたF-4G原型機

(USAF Photo)

The prototype F-4G Wild Weasel aircraft which was used for flight tests at USAF Flight Test Center, Edwards AFB, Calif. from December 1975 through June 1976.

マクダネル・ダグラス
F-18"ホーネット"初飛行
McDonnell Douglas First Flight of the F-18 Hornet

初飛行に向けランバート・セントルイス空港を離陸するF-18ホーネット。

The first machine of the McDonnell Douglas F-18 Hornet strike-fighter takes off from the Lambert, St. Louis airport November 18, 1978 on its first flight.

(McDonnell Douglas Photo)







The McDonnell Douglas F-18 Hornet made its first flight November 18, 1978 from St. Louis. The F-18 first machine flew for about one hour between St. Louis and Springfield. The highest altitude during the flight was 24,000 feet.

An extensive flight test program will be conducted both at McDonnell Douglas facility and the US Navy test center in Patuxent River, Md. for the new strike fighter that will replace F-4 Phantom fighter and A-7 Corsair attack aircraft in the inventory of US Navy and Marine Corps.

The Hornet has a fixed armament of one 20mm cannon in the nose. It will carry two Sparrow and two Sidewinder AAMs for the fighter role. For attack missions, the Hornet can carry a payload maximum of up to 19,000 pounds on seven points under wings and fuselage.

(Mcdonnell Douglas Photo)



(McDonnell Douglas Photo)

去る11月18日，マクダネル・ダグラス社セントルイス工場でF-18ホーネットの1号機が初飛行を行なった。セントルイスとイリノイ州スプリングフィールド間の上空で約1時間の飛行を行ない，この間の最高飛行高度は2万4,000フィートに達した。同機はこの後，セントルイスで数回テスト飛行を行ない，1979年早々からパタクセントリバー海軍基地の海軍航空テストセンターで飛行テストが続けられる。F-18は現用のF-4とA-7の代替機として設計されており，空中戦用の兵器としてはスパローAAMを2発，サイドワインダーAAMを2発，弾丸540発の20mm機関砲を標準装備できる。また攻撃ミッションの場合には最大ペイロードは1万9,000ポンドである



イギリス海軍の新鋭多用途(戦闘/偵察/攻撃)V/STOL機 "シーハリアー"



Royal Navy's V/STOL Fighter-Reconnaissance-Strike Aircraft...... Sea Harrier FRS Mk. 1

シーハリアーはハリアーGR Mk 3の発達型で，今後空母ハーミスおよびインビンシブル，イラストリアス，インドミタブルなどのフラット・トップ巡洋艦に配備される。フェランティ・ブルーフォックスやデジタル航法・攻撃用電装置などを搭載。機体は前部胴体の一部が変ったのみで約90%はGR Mk 3と共通であるが，電子装備の約90%は新しいものに換装されている。第1号機は1978年8月20日に初飛行。本機を装備する最初の飛行隊である第800スコードロンは1980年中に実戦配備の予定である。

Derived from the Royal Air Force's GR Mk 3 Harrier, the Sea Harrier is the new equipment of the Royal Navy for deployment with new through deck command cruisers such as Invincible, Illustrious, and Indomitable as well as with HMS Hermes. To fulfil roles of fighter, reconnaissance, and strike aircraft, from the flat topped decks of these warships, the Sea Harrier has a number of new equipment, including the Ferranti Blue Fox dual mode radar with new all digital navigation and attack computation electronics from Smith and Ferranti.



レッド・フラッグ演習に参加した

英空軍のバッカニアとジャガー



米ネリス空軍基地で行なわれた"レッド・フラッグ演習79-1"には、英空軍から第208スコードロン(ホービントン基地)所属のバッカニアが10機、そして第17スコードロン(ブラッケン基地)所属のジャガーが6機参加した。またこの演習は11月18日まで行なわれたが、期間半ばには、西ドイツのラールブルック基地に駐留している英空軍第15および第16スコードロンのパイロットが、経費節約のため第208スコードロンのバッカニアを使用して訓練を行なった。

Photos by F.B.Mormillo

Ten Buccaneers and six Jaguars of the Royal Air Force participated in "Red Flag Exercise #79-1" held at Nellis AFB in November 1978. The Buccaneers were from 208 Squadron (RAF Honington, UK) and the Jaguars from 17 Squadron (RAF Bruggen, UK). At the midpoint of the exercise, pilots from 15 Squadron and 16 Squadron (RAF Laarbruch, Germany) came from Europe and flew the Buccaneers of 208 Squadron.



Buccaneers and Jaguars in "Red Flag" exercise.



△訓練に向けネリス基地を離陸する第208スコードロン所属のバッカニアS．MK2．戦闘／攻撃機。左主翼下面にＡＬＱ-101ジャミングポッドを装備している。
▽エプロンで翼を休める第208スコードロンのバッカニアS．MK２。
(Above) Buccaneers of RAF 208 Squadron take off from Nellis AFB for exercise. Note the ALQ-101 jamming pod under the port wing.

RAF Buccaneers line up at Nellis AFB.











上は基地上空を飛行するバッカニアＳ．ＭＫ２。機体下面の迷彩パターンがよくわかる。左主翼下にＡＬＱ-101ジャミングポッド、右主翼下には訓練用の爆弾ラックを装備している。
中は胴体尾部のエアブレーキを開いて着陸進入するバッカニア。
下はフライトラインで飛行準備中のバッカニア。
(Above) A Buccaneer S. Mk 2 flying over the Nellis AFB. It is equipped with the ALQ-101 jamming pod (port) and a practice bomb rack (starboard) at the wing stations.
(Middle) A Buccaneer at landing approach, with the tail air brake open.





△訓練を終え編隊を組んでネリス基地に帰投した、バッカニアS．MK２。
▽着陸するバッカニア。胴体尾部のエアーブレーキは、対地攻撃時には急降下ブレーキとしても使用される。

(Above) Buccaneers in formation on return to Nellis.
(Below) A Buccaneer S.Mk 2 at landing. The air brake can be used as a spoiler during a steep dive attack.





A Buccaneer flys past over Nellis, with the undercarriage extended.

△脚を下げて基地上空を飛行するバッカニア。







△訓練を終えて着陸する第17スコードロン所属のジャガーＧＲ．ＭＫ１．胴体下面中央のハードポイントに訓練用爆弾ラック，両主翼下には増槽を装備している．

(Above) Jaguars of RAF 17 Squadron land at Nellis after an exercise. Note drop tanks and the practice bomb rack at the wing stations.





△フライトラインで整備中の第17スコードロン所属のジャガーＧＲ．ＭＫ１．
◁タキシングするジャガーＧＲ．ＭＫ１．

(Middle) A Jaguar GR. Mk 1 of RAF 17 Squadron at taxing.
(Below) RAF Jaguars at flight line at Nellis AFB.



△訓練に向けネリス基地を飛び立つ第17スコードロン所属のジャガーGR．MK 1。胴体下面に装備されている訓練用爆弾ラックがよくわかる。
(Above) RAF Jaguars take off from Nellis for an exercise.

▽後方から見た着陸するジャガー。フラップなどの主翼上面の形がよくわかる。
(Below) A rear view of the RAF Jaguar at landing, showing details of the flaps and wing upper surface.





日 米 合 同 空 戦 演 習

去る11月27日から30日まで，青森県の三沢基地において，航空自衛隊と米空軍による合同演習が行なわれた。合同演習といっても，それほど大がかりなものでなく，航空自衛隊が通常行なっている空戦訓練の仮想敵機を米空軍機がかたがわりするというものであった。

Between November 27 through 30, 1978, a joint air combat exercise was held at Misawa airbase by aircraft of the Air Self-Defense Force (JASDF) and the USAF. The USAF aircraft acted as "enemy" for the normal air combat exercise of the JASDF.







JAPAN-US JOINT AIR COMBAT EXERCISE

航空自衛隊の参加機は，地元三沢基地から第3航空団第8飛行隊所属のF-86F，同じく第3飛行隊所属のF-1，そして千歳基地の第2航空団からも第203飛行隊所属のF-104Jと第302飛行隊所属のF-4EJが参加した。
左ページとこのページ下は，第8飛行隊所属のF-86F，このページ上と中は第3飛行隊所属のF-1。

The JASDF aircraft participated in the exercise included F-86Fs of the 8th Squadron and F-1s of the 3rd Squadron, respectively of the JASDF 3rd Wing based at Misawa, and F-104Js (203 Squadron) and F-4EJs (302 Squadron) of the JASDF 2nd Wing based at Chitose, Hokkaido.








PN
410




PN



想敵機として参加したのは，フィリピンのクラーク基地にある第13空軍第3戦術戦闘連隊第90戦術戦闘飛行隊所属のF-4Eで，訓練は1日3回で，撃訓練，ドッグファイト，訓練が行なわれた。写真はいずれも第3戦術戦闘連隊所属のF-4E。 主翼下面には訓練用のサイドワインダーAAM，前部胴体下面にはALQ-119ECMポッドを装備している。

The USAF aircraft were F-4Es of the 90th TFS, the 3rd TFW, of the USAF 13th Air Force based at Clark Field in the Philippines. For three daily sorties, the USAF F-4Es were equipped with the Sidewinder practice missiles and the ALQ-119 ECM pods.





富士に咲いた大空の華



編隊で演習場上空に進入するC-1輸送機。

JASDF　JASDF C-1s in formati

JGSDF AIRBORNE BRIGADE IN ANNUAL EXERCISE





Members of the 1st Airborne Brigade Brigade in descent.



C-1から降下する空挺隊員。

去る10月10日から1週間にわたり，陸上自衛隊富士演習場一帯で，空・陸合同演習が行なわれ，期間半ばの14日には航空自衛隊のC-1輸送機による空挺降下および物量投下が実施された。これには習志野にある第1空挺団の約800人の隊員が参加し，輸送には航空自衛隊小牧基地の輸送航空団第403飛行隊所属のC-1輸送機12機が使用された。

The 1st Airborne Brigade of the Ground Self Defense Force participated in the annual exercise at Fuji held for a week between October 10 through 16, 1978. About 800 members of the 1st Airborne Brigade and supplies were flown and dropped from twelve C-1 tactical jet transports of the 403 Squadron, JASDF Transport Wing based at Komaki.

物量投下するC-1輸送機。

Supplies are dropped by a C-1 twin jet trransport.

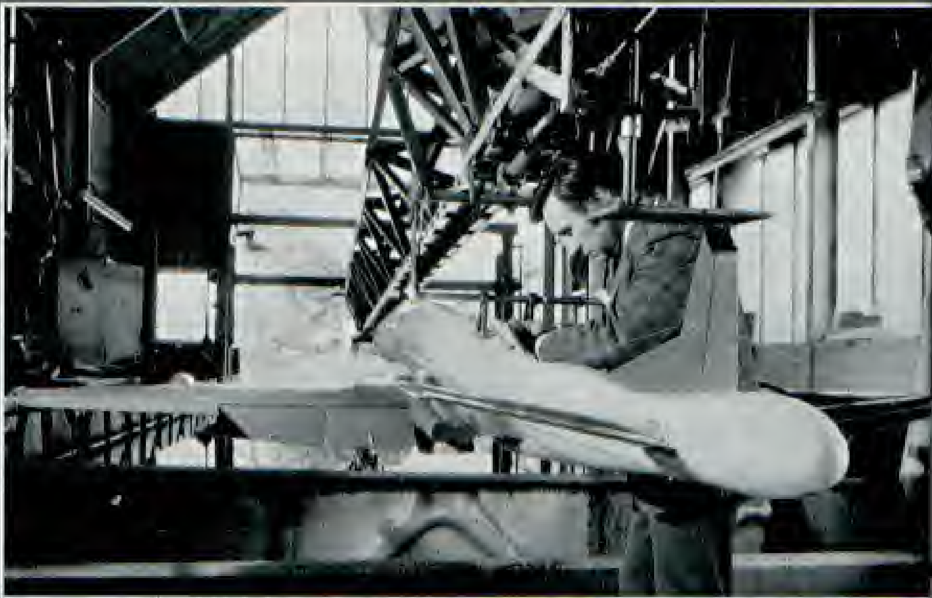


PHOTO NEWS



△米海兵隊の最新型軽攻撃機AV-8B。カラーページで紹介したように，同機は去る11月9日に初飛行した。海兵隊は以前約350機のAV-8Bを購入する予定を発表したが，今後発注数は増加すると思われる。また，AV-8Bは現在海兵隊が装備しているAV-8Aの2倍以上のペイロードと行動半径を持つという。

△The first machine of the McDonnell Douglas AV-8B VSTOL strike fighter made its first flight on November 9, 1978. The US Marine Corps has a plan to procure about 350 units of the AV-8B, the payload and the operational radius of which are double those of the AV-8A currently in service.





△スケールモデルを使用して，英国ホーバークラフト・コーポレーションの研究所でテストが続けられている。ニムロッド哨戒機のAEW機。，

◁英ロールスロイス社エアロ部門では，ハリアー用のペガサス・エンジンを製造しているが，このほどエンジン改良プログラムの一環として，記録機器用ポッドを開発した。このポッドには，低圧コンプレッサーのストレーン・ゲージと接続する記録装置が収容されている。

(Above) Development of the Nimrod Airborne Early Warning aircraft in progress with the use of the scale model at the laboratory of the Hovercraft Corporation in the UK.

(Left) The new data recording pod developed by the Rolls-Royce Ltd. is for use in engine development programs. The device in the pod is connected with the strain guage of the low pressure compressor of the Pegasus engine.



▽マクダネル・ダグラス社ロングビーチ工場で組み立て中のDC-9スーパー80第1号機。同機は今年春に完成1980年には航空会社で就航予定である。

▽最近実施された発射実験を前に、カーズウェル基地で最終点検を受けている誘導飛行爆弾(GBU-15)平面翼兵器の1つ。現在エンジニアリング・テストを受けている兵器システムで、写真のようにB-52の翼下に装備されている。

(Above) The first machine of the DC-9 Super 80 in manufacture at McDonnell Douglas Corp. Long Beach plant. The Super 80 will be completed in early 1979 for service entry in 1980.

(Below) Tests are under way for the GBU-15 guided flying bomb system at Carsewell AFB,using the B-52.



▽南米での大規模な災害時の救難活動の総合的推進をはかるための、南米8ヵ国による合同空輸訓練に参加したC-130。参加国はアルゼンチン、ブラジル、チリ、ベネズエラ、エルサルバドル、ウルガイ、ドミニカ、米国でブラジルのリオブランコ基地で行なわれた。

(Below) A C-130 Hercules which participarted in a joint airlift exercise held at Rio Brancho base in Brazil. The exercise was for rescue operations against natural disasters and eight nations in South America took part in the airlift.







スナップだより





△11月上旬横田基地へ飛来
た，米海兵隊のVC-118(東
都　古川英夫)。
◁11月4日伊丹空港に飛来
たメキシコ空軍のB.727(芦
市　永江　修)。
▽川崎重工岐阜工場でオー
ーホールしていたC-1の8
機がカモフラージュ塗装を
して11月末ロールアウトし
（一宮市　鈴木　直）。

(Above) A VC-118B of USMC flew in Yokota AFB early November, 1978. (Hide Furukawa, Tokyo)
(Left) A B-727 of Mexican Air Force seen at Itami airport November 4. (Osam Nagae, Ashiya)
(Below) The C-1 No.8 machine with camouflaged livery rolled out from Kawasaki Heavy Ind. Gifu Plant late November. (Naoshi Suzaki, Ichinomiya)



AT-6F "Gotcha" and SNJ-5 "Miss Everything"



1978 RENO AIR RACES

(Part. 2 AT-6/SNJ CLASS)

1978年度第15回リノ・エアレースの出場機

AT-6/SNJ Class and other demonstration aircraft



↑ Canadian Forces Air Demonstration team "Snowbirds".

↓ AT-6/SNJ Class starting point



1978 RENO National Championship Air Races

(Photo:I. Ohsawa)





⇧ Jim Raymond and his AT-6 Aerobatic AC.

先月号につづいて，1978年度第15回リノ国際選手権エアレースの参加機。カラーページとともに，AT-6/SNJ級機を中心にご紹介しよう。写真左はアトラクションで曲技飛行を披露したカナダ国防軍の"スノーバーズ"。正確無比な編隊曲技で知られる"スノーバーズ"は，1977年には9機による飛行を行なっていたが，1機が事故で失なわれ，現在は8機による曲技である。左下と下はAT-6/SNJ級のスタートライン。同級の参加機は15機で，カラーページにあるレースナンバー73のラルフ・リナ(カリフォルニア州サンセットビーチ）操縦のSNJ-6が205.714mph（330.99km/h）の速度で優勝した。写真上はAT-6の曲技飛行家であるカリフォルニア州バンニュイのオムニ航空のジム・レイモンドの乗機。



Four aircraft at starting point.



（91ページ）オレンジレッドのNo.99"ゴッチェ"と優勝したNo.73（カリフォルニア州サンセットビーチのラルフ・J・リナ操縦）のデッドヒート

No.71, SNJ-5. Pilot James K. Fox, Agoura Calif.
ジェームスK.フォックス操縦のSNJ-5







(Photo by I. Ohsawa)

スタートラインの各機



No.96, SNJ 5. Pilot-Mike Sukosky, Los Angeles, Calif.

チャールズ・ギルバート操縦のAT-6F（No.6）とマイク・サコスキィ操縦のSNJ-5（No.96）



↑ Art Scholl's Super Chipmunk, the aircraft he highly modified and rebuilt.

写真上と右上もアトラクションで参加した曲技飛行機，アート・ショールのスーパーチップマンク。アート・ショールは著名なスタント飛行隊として各種の映画にも出演しており，飛行時間11,000時間余という超ベテラン。彼のスーパーチップマンクは，大幅に改造したスタント機である。

↓ Jim Raymond's AT-6 "The Omni Gang".





写真左下は93ページ上の写真と同じく，ジム・レイモンドのAT 6曲技機。同氏も戦闘機パイロットとして14年間の経験をもつベテラン飛行家で，アメリカ各地での飛行ショーに出演している。"オムニ・ギャング"のニックネームをつけたAT 6も各部を改造しており，けむり出しのスモーク・システムを付けている。写真下も曲技飛行を演じたシーフュリイ。

⬇Hawker Sea Fury



SNJ-4 "Miss Fertile". Pilot Dim V. Prien



↑ デミトリ V ブライアン操縦の SNJ-4 "ミス・ファータイル・タートル"。同機はレース中，ドン・ウォルトが操縦する AT-6 "ジ・エクソシスト"(No.74) と接触，墜落して両パイロットとも死亡した。

"Japanese Navy Eagles" of CAF Ghost Squadron in formation flight.





No.5 Harvard Mk 2 "Baby", Pilot Clifford Branch

⬆ カリフォルニア州レイウッドのクリフォード・ブランチが操縦するハーバードMk 2"ベビイ" ⬇ アトラクションに出場した日本海軍の"荒わし"たち。いずれもT-6改造機で、テキサス州の"コンフェダリット空軍"の所属機



GUNZE SANGYO

グンゼ産業Mr.カラー

ハイモデリングのための塗装マニュアル



写真はいずれも第21対潜飛行隊（VS-21）の S-3A。空母コンステレーションで撮影

ロッキードS-3Aバイキングの塗装

（その2）

S-3Aのマーキングは，機名にちなんでバイキングに関する図案のものが多い。図①は第33対潜飛行隊（VS-33）の所属機で，バイキングの図案とは無関係のもののひとつ。1960年4月に編成された"Screwbirds"飛行隊で，マークは黒と白の鳥。鳥の柄は茶色に黒の斜線が入っている。垂直尾翼上端には赤。二羽の円形マークは黒ふちの白丸のなかに赤い輪があり，ネジ釘が機につきささっている図案である。

ネイビー後方の機体ナンバーは705。機体の塗装は図③と同様にライトガルグレイとインシグニアホワイトの標準塗装。機首レドームは黄色味のあるグレイ。

図②　第29対潜飛行隊（VS-29）所属機で，基本塗装は，この機も図①と同じ。垂直尾翼のマークはバイキング船の図案であるが，帆がマークも建国200年記念マークになっている。バイキング船は黒で，船首のドラゴンの目[illegible]，帆は星条旗で，星と76の記念マークつきである。機首機のナンバーは701。

図③　第22対潜飛行隊（VS-22）所属機。垂直尾翼のマークは赤と白のチェッカーで，バイキングの図案は，顔と手足，槍部分はシルバー，[illegible]，髪は黄色，ひげは赤茶で，服は緑色で記入されている。チェッカーマークの下は，アメリカ建国200年記念マークで白地に青いふちどり。星のマークは青で，1776-1976の文字は赤。また帆の下部の文字はDONT TREAD ON MEで赤。キャノピー後部のエンブレムは青い丸のなかに白と赤のチェッカーの帯である。垂直尾翼の上部と文字は黒。

☆グンゼMr.カラー☆

飛行機，自動車，船，鉄道，そして戦車，軍服に至る基本色がそろっているグンゼ・カラーは昔から定評のあるカラー。それぞれの専用色がそろっているが，飛行機の塗装に，これら飛行機以外のカラーを応用するのも，上手なカラーの使い方で，たとえばインシグニアレッドの代用となりそうな鉄道色の（赤2号）とか，同じ銀色にしても飛行機用とはちょっと異なる自動車とか，鉄道用を部分部分で塗りわけてみるという手法もある。

なお，飛行機用には，ドイツ機色としてRLMグレーとかF-15イーグル用には，エアスペリオリティ・ブルーなどのカラーも新発売中。グンゼ・カラーなら，ほとんど調色の苦労はいらないほどに，それぞれ専用色がそろっている。

きれいな塗装が手がるにできるのは，なんといってもスプレーカラーであるが，最近グンゼ・ミスタースプレー・カラーに新色が5色追加発売された。カッパー（銅）とレッドブラウン，そしてメタルブラック，シャインレッド（紫），コバルトブルーの5色であるが，このうち，カッパーとかメタルブラックは，シルバーと混用すれば，飛行機のジェット噴気口付近の塗装に大いに応用できる。

（イラストと解説・橋本喜久男）


0570
D157
NAVY
VS-21
700
NAVY
HS-6

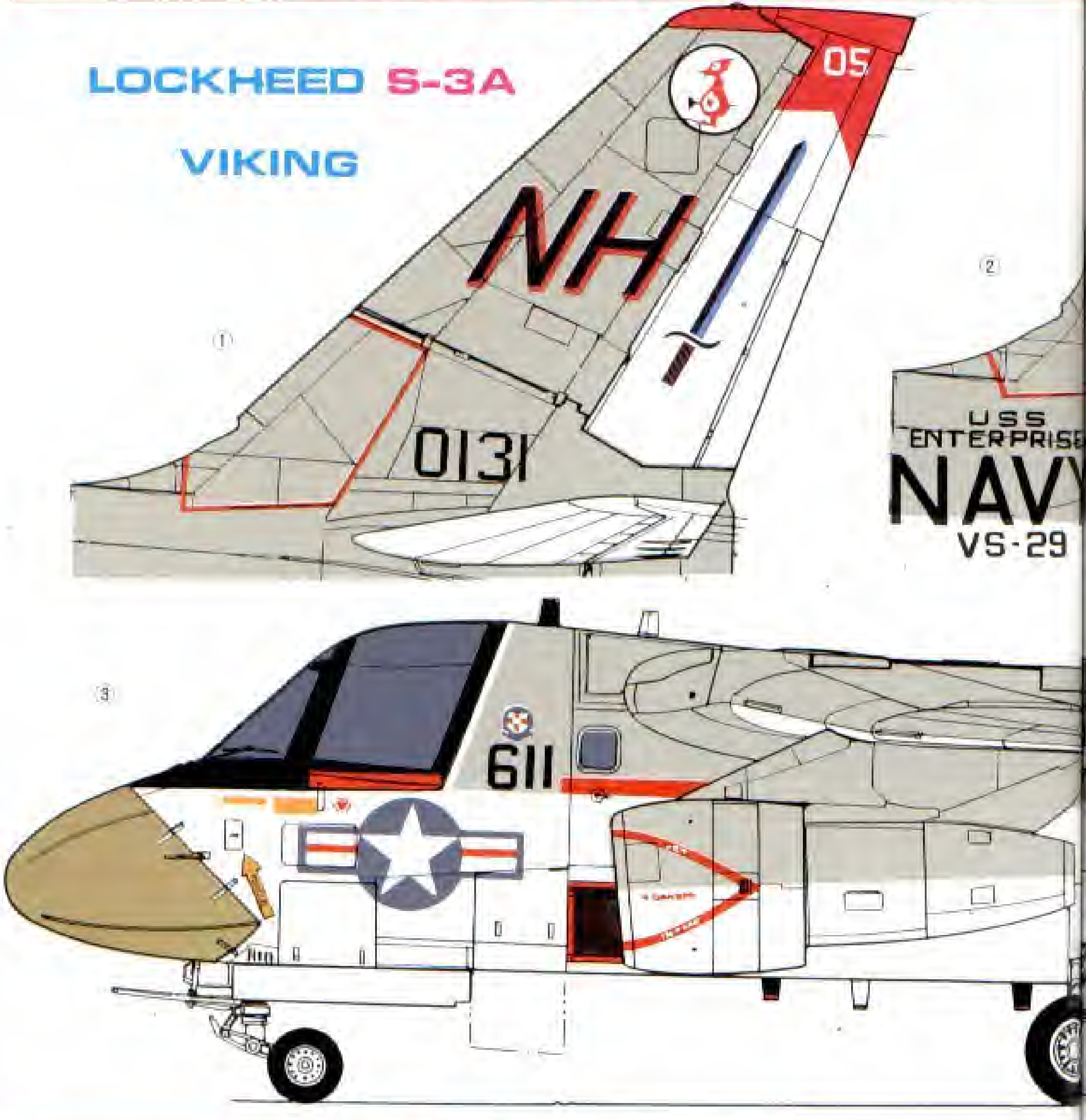

PP
0569
CONSTELLATION
NAVY
VS-21

グンゼ産業Mr.カラー

GUNZE SANGYO

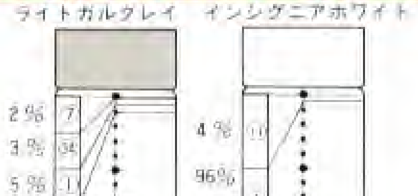
ハイモデリングのための塗装マニュアル

LOCKHEED S-3A VIKING



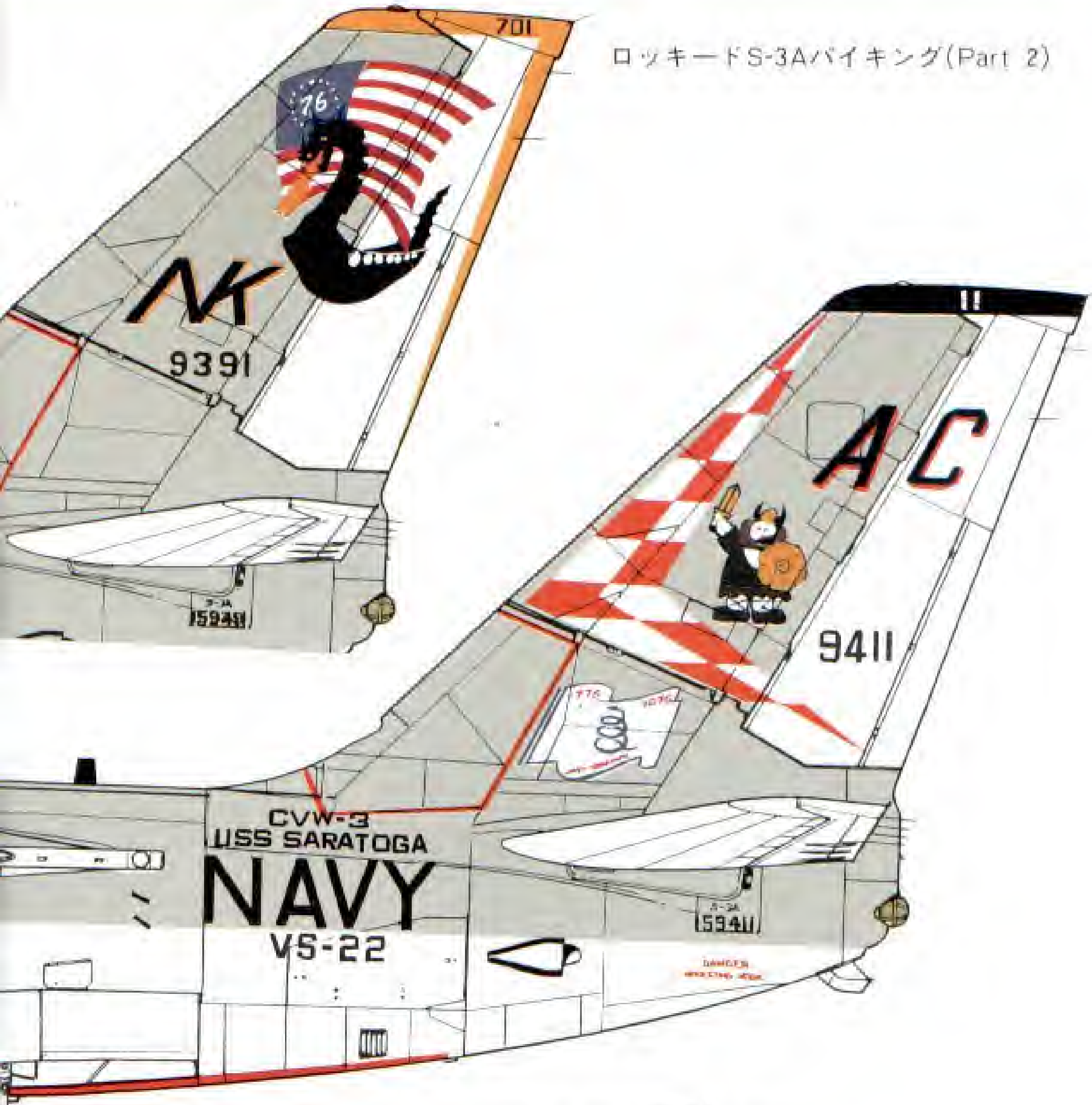
グンゼ産業Mr.カラー
配合ガイド





① 第33対潜飛行隊（VS-33）所属機
② 第29対潜飛行隊（VS-29）所属機
③ 第22対潜飛行隊（VS-22）所属機

ロッキードS-3Aバイキング(Part 2)



© K.Hashimoto



第33対潜飛行隊所属のS-3A

愛媛沖で発見された局地戦闘機紫電改



A Kawanishi N1K2 SHIDEN KAI, it was recently found by a member of the marine club at the sea bottom, about 40meters bellow, off the coast of Shirobe machi, Ehime prefecture, Shikoku.

↑ Nose, Tips of four-blade propellers bent backward.







← 風防 Canopy

このほど愛媛県の南宇和郡城辺町沖の海底で発見されて話題を呼んでいる局戦川西紫電改。地元のダイバーたちによって，城辺町沖約100mの海面下40mほどの海底で発見されたもので，ごらんのように機体の一部は海底の砂にめり込み，貝類におおわれて細部はよくわからないが，4枚ペラの低翼で，主翼に20mm機関砲4門，機首や風防の特徴から紫電改にまちがいないようである。大戦末期に松山や九州方面で本土防空戦に活躍した第343航空隊の所属機と思われる。





（写真提供，NHK）

⇑ Nose, Rudder.
➡ Two 20mm cannons on starboard wing.
➡ Left side of pilot's cockpit.

〔左上〕機首のクローズアップ。4枚プロペラの先端は，不時着時に海面をたたいたためか後方に曲っている。〔左下3枚〕操縦席風防。中段左の写真は風防の後部を左側から見たもので，後方にスライドして開く中央部キャノピーは閉じられたままである。中段右の写真は風防を前方から見たもので，その直前にあるエアインテークの出っぱりは，紫電改独特のものである。下段の写真は右斜め前方から見た風防。中央部キャノピーがやや後退してすき間が見える。

〔上左〕機首のプロペラスピナとカウリング上方の過給器空気取入口がよくわかる。〔上右〕骨組みだけとなった方向舵。〔右〕右主翼の2門の20mm機関砲。〔右下〕操縦席内。座席の左側面を右上方から覗いたもので，右手が機首の方向。



⬆ AT・SNJ級で2位となったNo.41のSNJ 6 "スプール・アップ" パイロットはニューヨーク州のR.J.トンブリイ。⬇ ワイオミング州のジャック・フランシスの操縦するSNJ 5 "ワイルドキャッター"





写真集 特攻出撃

大戦後半の頽勢をたてなおすために特攻攻撃に散った幾多の若桜たち。以下はその勇姿と乗機である。

〔上・下〕菊水特攻隊として特攻出撃した飛行第74戦隊の100式重爆。写真上は内地で訓練中のもの、下は昭和19年秋、マニラ郊外のデルカルメン飛行場と思われる基地で待機中。100式重爆の機首のアンテナは索敵用電波探知機のもの。この隊は昭和19年12月14日の昼間、フィリピン海域ネグロス島西方に特攻出撃したが、全機アメリカ戦闘機に撃墜された。

Specially modified Army Type 100 Bomber (Nakajima Ki49) of Hiko 74th Sentai assigned to KIKUSUI Special Attack Unit, training in homeland Autumn, 1944.



Army Type 100 Bombers of KIKUSUI Special Attack Unit, waiting for a "one way sortie" at an airstrip near by Manila, Autum 1944. On 16 December 1944, this unit attacked the Allied ships in the Sulu sea west of Negros island.



Capt. M. Iwamoto, leader of BANDA Unit, on his Army Type 99 twin-engined Light Bomber.



〔上〕 陸軍で最初の特攻隊となった万朶隊の隊長岩本益臣大尉（昭和19年11月5日、マニラ郊外上空で戦死）。戦死の前日、リパ飛行場で撮影。大尉の沈うつな表情のほか乗機の99式双軽爆撃機（キ48）の操縦席まわりがよくわかる。

〔下〕 前ページと同じく菊水特攻隊として特攻出撃を待つ第5飛行団飛行第74戦隊の100式重爆。昭和19年12月上旬、クラーク飛行場で撮影。隊員名は不明。写真の電探を装備した100式重爆は、100式2型丙重爆撃機と呼ばれ、武装を全廃し、大型機用電波警戒機タキ1（1型）➡



Army Type 100 Bomber (Nakajima Ki 49) of KIKUSUI Special Attack Unit, at Clark Field early December 1944. Removing bombing equipment, this plane loaded Taki 1 (Model1) search radar for special attack mission.



Army Type 99 light bombers of BANDA Unit in training flight over southern Luzon island, late October 1944. Nearest plane probably flown by Capt. Iwamoto. Noto the protruded fuse beyond the nose.

…を装備したものである。製造番号3438－3442の５機と、3449－3478の29機、合計34機が２型乙の生産ラインから改造された。タキ１（１型）は19年春ころから最初97式重爆２型に装備された。その後性能を向上したタキ１（２型）が完成し、４式重爆飛龍に搭載されたため、この100式２型丙も特攻機として使用された。

〔上〕　訓練中の万朶隊の99式双軽爆撃機。一番近い機体が岩本隊長機で、機首部に起爆信管（敵艦突入のためのもの）が長く突き出している。昭和19年10月末ごろ。ルソン島南部上空。

〔下〕　フィリピン海域へ特攻出撃のために結成された八紘飛行隊石腸隊員と99式襲撃機。99式襲撃機の主翼に12.7mm機関砲口がはっきり見える。昭和19年11月初旬。下志津にて撮影。



Members of HAKKO Special Attack Unit (Sekicho Unit) and their planes, Army Type 99 Assault Planes (Mitsubishi Ki51-Otsu), shizuhama Air Base Japan, early November 1944.



Members of the Special Attack GIRETSU Air borne Unit and their planes, Army Type 97 Heavy Bombers (Mitsubishi Ki21) at Kengun Airfield Kumamoto prefecture, 24 May 1945. All three pictures here were the scenes just before taking off from Kengun Airfield for Okinawa, to attack enemy seizured Kita and Naka Airfield.



〔上・左・下〕 昭和20年5月24日、敵の手におちた沖縄の中・北飛行場の制圧を企図して、熊本の健軍飛行場から出撃した義烈空挺隊。写真上は健軍飛行場を離陸出発、左は機上の隊員、下は搭乗機へ向う空挺隊員たち。死の出撃に笑を浮かべた豪胆な姿である。奥山道郎少佐以下136名の空挺隊員は、第3独立飛行隊の12機の97式重爆撃機に分乗、24日夕刻に健軍飛行場を発進して沖縄の飛行場をめざした。4機は故障で引返し、不時着したが、北飛行場には5機、中飛行場には2機が突入、同飛行場を混乱におとし入れた。ほかに1機も未帰還となり、奥山隊長以下112名の空挺隊員が戦死、第3独立飛行隊の24名も還らなかった。搭乗機は単排気管となった97式重爆2型の後期型であり、胴体側面には電探のアンテナが見える。





Army Type 2 Advanced Trainers (Manshu Ki79s) of No.113 SHINBU Special Attack Unit on their way to attack the Allied ships in Kerama bay, Okinawa, 6 June 1945. Each aircraft carries a 250kg bomb under the fuselage.

〔上〕 昭和20年6月6日、九州の知覧基地を発進、沖縄の慶良間湾の敵艦船をめざして進撃中の第113振武隊(隼天剣隊)の2式高練。右の機体は杉崎恵之機、左は中島機である（本文76ページ記事参照)。途中まで見送った99式高練から撮影したもの。

97式戦闘機（キ27）をもとに満州飛行機が試作した2式高等練習機（キ79）には、全金属製単座の甲型のほか複座全金属製の乙、複座木鋼製の丙、複座全木製の丁型があった。写真は乙型（左）と甲型である。〔下〕富嶽特別攻撃隊の4式重爆飛龍改造ト号機と隊員たち。ト号機は爆撃装置をはずして胴体に800 kg爆弾2発を積んだ体当たり機。





Group of FUGAKU Special Attack Unit and the tail of their modified Mitsubishi Ki67 Bomber "To Go" Special Attack plane.

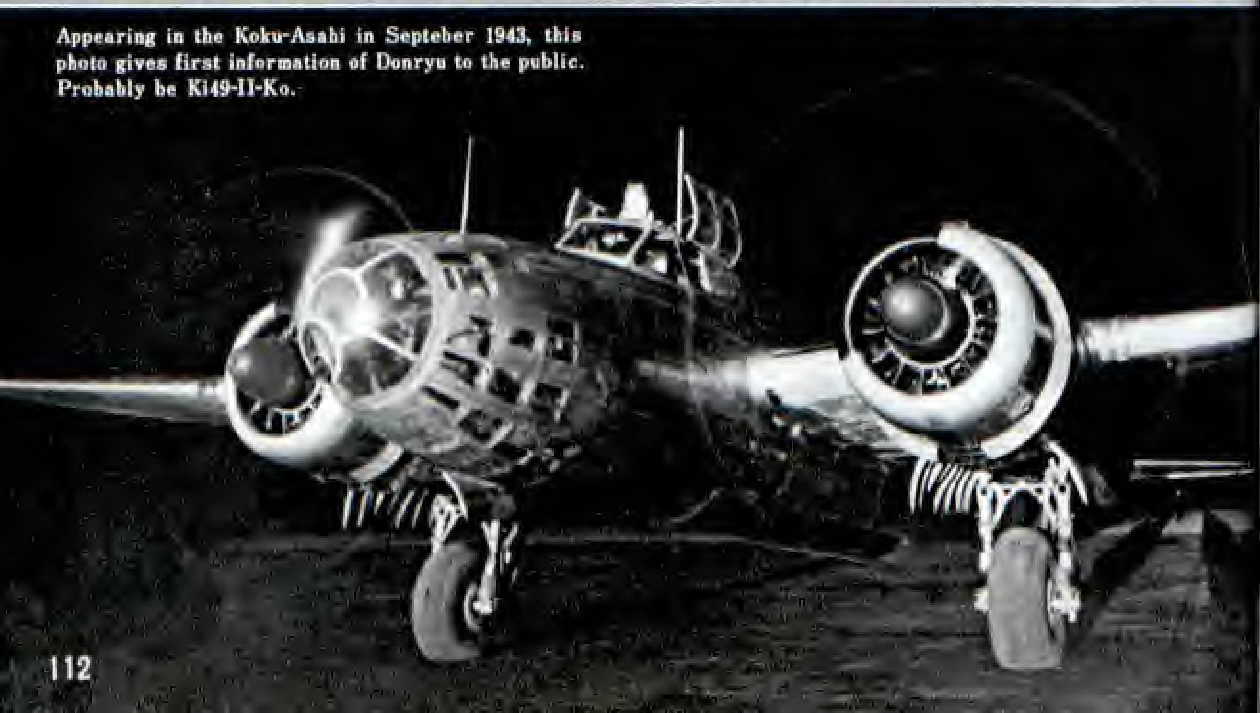
100式重爆撃機"呑龍"スナップ集



Nakajima Ki49-II Donryu Heavy Bomber.

中島飛行機の意欲作100式重爆撃機"呑龍"本誌ではまだとりあげたことのない珍らしいスナップである。写真上は浜松陸軍飛行隊の所属機と思われる3機の編隊。特徴ある主翼の平面形がよくわかる。後方の2機は尾翼に機番号を書いている。

Appearing in the Koku-Asahi in Septeber 1943, this photo gives first information of Donryu to the public. Probably be Ki49-II-Ko.





A formation of Ki49-II Donryu of the Hamamatsu Army Heavy Bomber Flying School.

(左下)昭和18年9月19日付新聞で"呑龍"として公式発表される前に「航空朝日」に初めて掲載された写真で、2型甲と思われる。(下)浜松陸軍飛行学校の2型甲。機首の機銃はドイツのラインメタル社製を国産化した7.92mm98式旋回機銃。

Ki49-II-Ko, Army Type 100 Model 2-Ko of the Hamamatsu Army Heavy Bomber Flying School. A 7.92mm Type 98 machine gun seen in the nose.





129 machine of the first production version of Donryu, Ki49, Model 1 with two 1,250 hp Ha 41 engines, were built at Nakajima through August 1941 to August 1942. And in August 1942 the new version of the Donryu, Ki49 Model 2 with two 1,450 hp Ha 109 engines, was accepted for production, and 601 were built until December 1944. All pictures here were those of Donryu Model 2.

ここの写真はいずれも100式2型重爆撃機（キ49-2）。写真下は浜松陸軍飛行学校所属機。写真右上の迷彩塗装機は珍らしい。南方の戦線で僚機からうつしたものと思われる。100式2型重爆は昭和17年8月から生産が開始され、約600機が生産された。





Donryu Model 2a in camouflage finish.



本誌1978年3月号グラビアの「呑龍」で紹介してあるように、これまで100式1型と2型重爆の外形上の相違は、機首の透明風防部がふえ、機首下面にオイルクーラー空気取入口の張出しがついたのが2型としていたが、オイルクーラーへの張出しのない2型もあった。新しく発見された資料による2型のデータは、乗員9席・8名、全幅20,422m、全長16,808m、全高4,090m、主翼面積69,33m²、自重6,395kg、搭載量3,975kg、全備重量10,370kg、発動機ハ109空冷複列星型14気筒（離昇1,500hp/2600＋300?m/m）×2、実用上昇限度9,300m、上昇時間5,000mまで13分32秒、最大速度492km/h/5,200m、航続距離3,070km＋1時間、爆弾800kg×1、250kg×2または特攻用800 kg　1。

Donryu Model 2 of the Hamamatsu Army Heavy Bomber Flying School



ルフトバッフェの"猛きん"

解説：川上しげる





A group of Ju87Ds taking off for a dive-bombing mission. Aircraft on the ground in lower photo is a Focke-Wulf Fw58 Weihe advanced Trainer.

草原をエンジンの音も高らかに離陸して行くJu87Dの一群。下の写真の地上の機体は双発高練のフォッケウルフFw58。



JUNKERS JU87 DIVE BOMBER



⬆ 雲海の上を飛行するJu87D。



➡ 雪にとざされた白一色の地上をはるかに見おろして今日も爆撃行。第2急降下爆撃航空団（St. G2）のJu87D-1の編隊。

A formation of St. G2 Ju87D-1s on a way for bombing.

ユンカースJu87シュツーカ ⑧



A flight of Ju87D-1s in steep turn.

いっせいに左にバンクして旋回するJu87D-1の一隊。広い平原はJu87シュツーカの活躍と苦難の舞台でもある。





⬆ A Ju87D taking off from a grassy runway.
➡ Ju87Ds taxing out for take-off.

⬆ フラップを少し下げ位置にし、力強く草原を蹴って離陸する。ピンと張った逆ガルの翼とたくましい両脚。えものをねらって飛びあがる猛きんの姿である。
➡ Ju87Dは頑丈で稼動率も高かった。草原の飛行場を出発する一隊。







A Ju87D-1 in climbing. You can clearly seen the detail of under surface.

↗ みごとにディテールを見せるJu87D-1の下面。Dシリーズでは両主翼内翼部下面に滑油冷却器を設けていた。この写真の機体では胴体下の爆弾が主翼下面の2発の爆弾（瞬発信管つき）よりも小さいのが興味ぶかい。



A Ju87D passing over a facrory town. The undercarriage spats often removed for ease of maintenance.

↑ 下に見えるのは工場地帯か。車輪おおいをはずしているJu87は、東部戦線ではよく見られる光景だった。



装備機でたどる 米第5空軍戦史 ⑳

WINGS OF 5TH AIR FORCE



〔上・右〕第6救難中隊のボーイングB-17H。B-17HはB-17Gを改造して胴体下に海上に不時着した乗員を救助するためのライフボートを吊した救難機で、大戦末期に約130機を改造する計画がたてられたが、終戦までに引渡されたのは12機にすぎない。太平洋戦線では、終戦時に8機が就役していたといわれる。当初は防御火器はG型のままであったが、のちには写真の機体のように、機首下の砲塔をはずして捜索レーダを積んだ。つづいて背部の砲塔もはずし、戦後は無武装のライフボート搭載機SB-17Gとなった。ライフボートは全長8.23m、重量1,587kgで、2基のエンジンを装備、各種の救難用品を積んでおり、不時着した乗員の近くに投下した。ボートは爆弾倉内の金具に4本の索で固定、爆弾倉扉はそのままである。

〔右上〕P-38J。第475戦闘大隊第431戦闘中隊のロバート・クライン大尉の乗機。1944年後期の撮影で、胴体の赤線1本は小隊長機を示す。





Lockheed P-38J of 431st FG. (Dennis Glen Cooper)

←↓ Boing B-17H of 6th Rescue Squadron. (Dennis Glen Cooper)





Consolidated OA-10 amphibian. Probably belongs to 3rd Rescue Squadron. (Dennis Glen Cooper)

Consolidated B-24J of 320th BS, 90th BG. Nadzab, New Guinia, March 1944. (C.R. Anderson)



（上・下）第3救難中隊の所属機と思われるコンソリデーテッドOA-10。OA-10は海軍のPBY-5カタリナ飛行艇の陸軍航空隊向けの機体で、PBY-5をそのまま装備した56機のOA-10のほかにカナダ・ビッカース製の230機のOA-10A、PBY-6Aを改造した65機のOV-10Bを受領して大戦全期を通じて捜索救難に使っている。写真下の機体のように、全面を真白な塗装とした機体は珍しい。

〔左〕第90爆撃大隊第320爆撃中隊所属のB-24Jリベレーター。1944年3月、ニューギニアのナザブ基地で撮影。

OA-10 amphibian in all-white finish. Probably belongs to 3rd Rescue Squadron. (Dennis Glen Cooper)



ジェット軍用機の先輩たち

（123ページ本文記事参照）



イギリス編 ㉕

ブラックバーンB-88（Y.B.1）

英海軍航空隊の新型対潜哨戒機として、ブラックバーン社が1948年に試作した。同社としては最初のターボプロップ機。原型3機が造られたが、最初の1、2号機は予定していたターボプロップ・エンジンがまにあわず、レシプロ・エンジンを積んで、本命の3号機のためのテスト機となった。1、2号機はブラックバーンB-54、ターボプロップの3号機はB-88と呼ばれた。写真上と下は1949年9月20日に初飛行した1号機のB-54（Y.A.7）。2,000馬力のロールスロイス・グリフォン56エンジンで6翅コントラ・プロペラを駆動。逆ガルの主翼と大きな上反角のついた水平尾翼、高さの深い胴体が特徴の前輪式の複座機であった。

⬆⬇ Griffon-engined first prototype B-54 (Y.A.7).







写真上・下・右上の3枚は前ページと同じく1号機（WB781）のB-54。B-54の主脚は内側に引上げて下反角のついた内翼に収納、前脚は後方に引上げて機首下方に収めた。前脚収納ベイと後方の引込み式レドームとのあいだは防火装置つきの爆弾倉である。レドームは下方にひき出して360°スキャンする。乗員はパイロットと観測員の2名で、全周が見わたせるコクピットは後方スライド式。下の写真では主翼を折りたたみ、爆弾倉扉を開き、レドームを張り出した位置とし、アレスター・フックをおろしている。1号機はボスコムダウンで飛行テストののち、海軍の実験部隊に引渡され、1950年2月8日、艦上テストで空母イラストリアスに着艦したが、英海軍の新型対潜機には対抗馬のフェアリー17が採用されることになって、1957年にスクラップにされた。1号機につづいて作られた2号機は主翼の一部や尾翼を改造、Y.A.8と呼ばれた。その改造された2号機と同じ仕様の機体にターボプロップ・エンジンを積んだのが写真右下の3号機B-88（Y.B.1）である



WB781 with the original vertical tail surface. Weapon bay doors are open, radome lowered and arrester hook down.





←↑ Front and side view of first Blackburn B-54 WB781. This machine was powered by a 2,000 hp Rolls-Royce Griffon 66 engine driving a six-bladed contra-rotating airscrew.

写真下の3号機では、上の写真の1号機と比較するとおわかりのように、主翼外翼前縁の後退角をふやし、垂直尾翼が高くてコードの狭いものとなり、3座席となった。のちには8翅コントラ・プロペラをつけている。

3rd prototype WB797, Blackburn B-88 or Y.B.1, powered by an Armstrong Siddeley Double Mamba propeller-turbine.







このページと次ページは、いずれも3号機のB 88。2号機で改造された高い垂直尾翼では、方向舵は下方が切りとられ、垂直安定板に組込まれたかたちとなった。B 88はのちにさらに改造されて、主翼端を延長しているが、これはコントラ・プロペラの前後いずれかで飛行するさいの誘導抗力の減少をねらってとられた措置である。主翼端が延びたために、折りたたみ時には翼端をさらに下方に折り曲げるように改造された。



Front and this pages: WB797 or Y.B.1, the three-seat turbine-powered third prototype. With this machine, Blackburn hoped to secure the G.R.17/45 production contract for a three-seat anti-submarine and strike aircraft. The Y.B.1 was not, however, selected by the Fleet Air Arm, and scrapped at Bitteswell July 1955.



3号機のB-88は1950年7月19日、ヨークシャー州のブロー工場でテストパイロットのD. G. ローレンスの操縦で初飛行した。ブラックバーン社にとっては記念すべきターボプロップ機の初飛行であった。同機は初飛行約5週間後の8月26日、リー・オン・ソレントで開かれた海軍航空ショーで初めて一般に公開され、翌51年3月14日には艦上テストで空母イラストリアスに着艦した。しかし英海軍制式機へ採用の夢は競争相手のフェアリー・ガネットによって破られ、ブラックバーンのターボプロップ対潜機の試みはついえさった。1～3号機は計1,000回以上、約300時間の飛行テストののち、いずれもスクラップにされた。

